

## Mobiliteit

De overgang naar een ecologische economie, is maar mogelijk als we bereid zijn de wijze waarop we ons verplaatsen en de wijze waarop we goederen vervoeren, grondig te herdenken en om te vormen.

Het verkeer in Vlaanderen is niet duurzaam. In 2007 vielen er 527 doden in het verkeer in Vlaanderen, dat is gemiddeld nog altijd tien doden per week. De daling van het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen is stil gevallen. In Brussel vielen er in 2007 31 doden, meer dan de twee jaren daarvoor.

De uitstoot van vervuilende stoffen door auto's en vrachtwagens neemt nauwelijks af. De voertuigen worden properder, maar dat wordt tenietgedaan doordat er nog altijd meer auto's bijkomen en doordat we veel kilometers blijven rijden. Ons verkeer is verantwoordelijk voor een derde van de uitstoot van de gevaarlijke kleinste stofdeeltjes, een derde van de stoffen die ozon vormen en een vijfde van de broeikasgassen. De lawaaioverlast van Vlaanderen en Brussel komt voor meer dan de helft van het verkeer. 20% meer auto's op de weg, zelfs 30% meer vrachtwagens tegen 2010, kunnen onze wegen dat blijven slikken? En wij?

De Vlaamse regering wil van Vlaanderen de logistieke draaischijf maken van heel Europa. Dat betekent nog meer verkeer. En dan vooral zwaar vrachtverkeer. Men wil miljarden investeren in de zogenaamde 'missing links', stukken nieuwe autostrade. Of in grotere luchthavens, nieuwe containerdokken en een nieuw kanaal. Investerings die telkens weer extra trafiek aantrekken. Op die manier wil men meer groei creëren in Vlaanderen. Als dat lukt, zal het geen duurzame groei zijn. Wel groei van het aantal voertuigen, van het aantal wegen en van de vervuiling, maar geen nieuwe rijkdom, laat staan nieuwe jobs. Het gaat bovendien om zinloze investeringen. De ijzeren wet van de congestie leert ons dat nieuwe autowegen nieuw verkeer aantrekken en binnen de kortste keren weer volslibben.

Bovendien kijkt men niet naar de toekomst. De olie wordt duurder. Onze uitstoot van CO<sub>2</sub> en fijn stof moet omlaag. De Vlaamse regering maakt verkeerde keuzes. Keuzes die ingaan tegen een duurzame welvaart voor Vlaanderen.

### Omschakelen naar duurzaam verkeer in Vlaanderen en Brussel

Groen! wil werk maken van een ecologische ommezwaai voor Vlaanderen en Brussel. Mobiliteit is belangrijk en dient daarom betaalbaar en beschikbaar te zijn voor iedereen. Verkeer hoeft niet vervuilend of verstikkend te zijn. Het kan ook zonder massale uitstoot van fijn stof of CO<sub>2</sub>. Daarom willen we nieuwe keuzes maken :

- We kiezen voor een beleid dat ruimte spaart. De meest milieuvriendelijke kilometers zijn de kilometers die je niet aflegt. Omdat je dicht bij je werk woont of omdat de afstand tussen productie en afzet kleiner wordt. Telewerken kan ervoor zorgen dat je je werk en je gezin beter op elkaar kunt afstemmen. Via satellietkantoren dicht bij je thuis, hou je contact met collega's. Groen! wil waar mogelijk een moderne lokale economie aanmoedigen. Via boerenmarkten, voedselteams en streekproducten willen we komen tot slimme vormen van lokale distributie. Waarbij je via internet kan kiezen en je producten kan ophalen in verdeelpunten en superettes in je buurt.
- Je verplaatsen kan ook zonder te vervuilen. Je kan fietsen of stappen. Dat is ook beter voor je gezondheid. Groen! wil werk maken van autoluwe centra en van grote voetgangersgebieden in alle stads- en dorpskernen. We willen goed onderhouden fietspaden en een fietsnetwerk zonder gaten. Om het Totaalplan Fiets voor Vlaanderen te realiseren willen we nog honderden kilometers nieuwe fietspaden. Dat zijn voor ons de belangrijkste missing links in Vlaanderen. Maar we kijken nog verder: we willen fietshoofdwegen in centra, fietsstraten waar fietsers voorrang hebben binnen de bebouwde kom en de omvorming van functionele en recreatieve fietsroutes tot echte fietssnelwegen.



- Openbaar vervoer moet aangenaam zijn, veilig en trendy. De voorbije jaren zijn veel plannen aangekondigd, maar is er relatief weinig gerealiseerd. Omdat de regering geen duidelijke keuzes kon of wou maken. Groen! gaat voor een ambitieus investeringsprogramma in licht spoorverkeer. In de steden willen we centra en hoofdstraten waar enkel trams rijden en geen auto's.
- We willen de tram terugbrengen naar middelgrote steden (Leuven, Mechelen...) en vervuilende en lawaaierige bussen vervangen door bovengrondse trams of trolleybussen. We willen een grootschalig investeringsprogramma in lightrailverbindingen. Voor ons is dat het alternatief voor de wegeninvesteringen van deze Vlaamse regering. Regiotram/trein-netten die aansluiten op het spoor, kunnen onze voorsteden bedienen en het aantal autoverplaatsingen echt drukken. Binnen tien jaar mogen er alleen nog hybride bussen rondrijden in Vlaanderen, als overstap naar 100% 'zero emissie'-voertuigen
- De distributie in onze steden willen we meer ondergronds laten verlopen via hypermoderne buizenleidingen, transportbanden en vrachttrams. Bovengronds kan geleverd worden via nieuwe stedelijke waterwegen of kleine elektrische bestelwagens die rijden binnen venstertijden. Een raster van multimodale overslagpunten aan de rand van grote en kleinere steden, vormt de basis van onze visie op een nieuwe duurzame logistiek. Voor het internationaal goederenverkeer mikken de Groenen op hogesnelheidsgoederenlijnen die een alternatief kunnen bieden voor het toenemend vrachtwagenverkeer.
- De auto blijft nog jaren een belangrijke plaats innemen in ons vervoerssysteem. Maar het aantal voertuigen en verplaatsingen willen we beperken. Zelfs 100% propere wagens kunnen mensen doden of kwetsen of nemen kostbare leefruimte af van onze kinderen. Fietsen en openbaar vervoer zijn goede alternatieven. Op termijn streven we naar een modal mix van steden en gemeenten waarbij de meeste verplaatsingen gebeuren te voet of met de fiets, dan met het openbaar vervoer en ten slotte met deelauto's of privéwagens. Een mix van bv. 40% - 30% - 30% moet op termijn haalbaar zijn. De gewestoverheid kan gemeenten steunen om dichter te komen bij een duurzame mix.
- We willen deelauto's als alternatief voor privéauto's sterk stimuleren. Tegen 2010 zou een op de tien autoverplaatsingen kunnen gebeuren met een deelwagen. Bedrijfswagens kunnen aangevuld worden met en op termijn vervangen worden door mobiliteitsbudgetten.
- Groen! wil de omschakeling naar propere wagens sterk bevorderen. We geloven in de toekomst van hybride 'plug in'-modellen en later allicht 100% elektrische wagens. Eenzelfde evolutie zien we voor motorrijwielen en bussen. Maar dan wel op voorwaarde dat de omschakeling naar een elektrisch voertuigenpark gekoppeld wordt aan de uitbouw van groene energie om deze wagens van groene stroom te voorzien. Het aanbod aan groene energie kan juist ontwikkeld worden met de bedoeling om toenemende percentages voertuigen op groene stroom te laten rijden.

De spreiding van mobiliteit en openbare werken over twee ministers binnen de Vlaamse regering is nefast gebleken. Beide bevoegdheden moeten dan ook terug bij één en dezelfde minister.

## GOEDERENVERVOER

### Vlaanderen transitland: geen ecologisch model

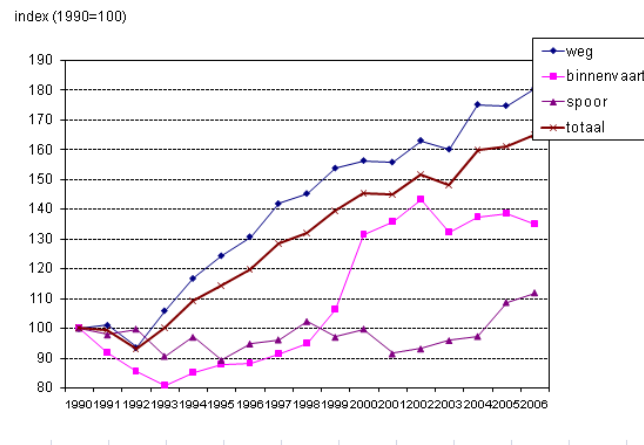
Groen! wil de mythe van Vlaanderen distributieland doorprikken. Er rest ons te weinig open ruimte om van onze contreien de logistieke draaischijf te maken voor heel Europa. En er zijn ook grenzen aan een 'just-in-time'-economie waarbij vrachtwagens dienen als rondrijdende magazijnen. Vlaanderen heeft al het dichtste wegennet van de wereld. De schaarse bedrijfsgronden kunnen beter gebruikt worden voor echte productie die meerwaarde én jobs creëert, dan voor opslag en overslag en het parkeren van opleggers. Meer verkeer aantrekken zorgt voor meer kosten voor het milieu (luchtvervuiling) maar ook voor de rest van de economie (congestie).

De Vlaamse regering voert in de feiten een investeringsbeleid of een economisch relancebeleid gebaseerd op heel klassieke openbare werken. Economen als Geert Noels waarschuwen ervoor dat alles zetten op logistiek economisch onverstandig is. Bovendien is het een keuze die zeker NIET duurzaam is.

### Vlaanderen vrachtwagenland

Vlaanderen zweert bij het vrachtverkeer over de weg. De politici zeggen dat ze streven naar een modal shift : minder vrachtverkeer over de weg en meer over het spoor en het water. Maar hun daden bewijzen het tegendeel. In 2006 bedroeg het totale aantal tonkilometers 50 miljard, een stijging met 65% ten opzichte van 1990. In 2006 was de modale verdeling van het goederenvervoer (MIRA) :

- 79% voor het wegvervoer (+ 7% t.o.v. 1990)
- 8 % voor het spoor (- 4% t.o.v. 1990)
- 13% voor de binnenvaart (-3% t.o.v. 1990)



De streefwaardes voor 2010 (Mobiliteitsplan Vlaanderen Beleidsvoornemens (2003), duurzame scenario) zijn respectievelijk 69%, 14 % en 17 %. Niets wijst erop dat deze doelstellingen zullen gehaald worden. Integendeel, alle trends en de belangrijkste investeringsstromen wijzen in de richting van nog meer vrachtverkeer over de weg.

De Vlaamse Regering kondigde aan dat ze een slordige 650 miljoen € wil inzetten voor missing links (ontbrekende autostrades). De naamloze vennootschap Via-Invest realiseert een inhaalbeweging op het vlak van openbare werken in Vlaanderen. Zij doet dat via publiek-private samenwerkingsprojecten. In totaal wil Vlaanderen zo'n 10 miljard gaan uitgeven aan grote infrastructuurprojecten voor auto's en vrachtwagens.

Vlaanderen wordt niet geplaagd door één enkele kwelduivel, de Lange Wapper in Antwerpen.

Het gaat om minstens twintig mega infrastructuurprojecten, die alle ten koste gaan van de leefbaarheid van wijken. Ze verwoesten natuur en open ruimte. Het gaat om projecten die zorgen voor meer fijn stof en CO2. Het gaat ook om projecten die mega veel geld kosten, geld dat veel beter zou geïnvesteerd worden in duurzame alternatieven. Niet alleen in het Antwerpse maar ook elders in Vlaanderen worden deze megaprojecten van bovenuit doorgedruwd, inspraak en objectieve studies worden genegeerd, bewoners worden voor voldongen feiten gezet. De logica die gevolgd wordt is steeds dezelfde. Alle Vlaamse regeringspartijen zijn mee verantwoordelijk.

Het Lange Wapper-viaduct dat de BAM wil trekken dwars door de stad, springt het meest in het oog. Hier blijkt het best dat de Vlaamse regering niet om kan met democratisch protest. Men houdt hoogstens de schijn op. Ondanks een vernietigende studie wordt toch door alle Vlaamse regeringspartijen een bouwvergunning toegestaan. Open VLD en CD&V zeggen nu zelfs al op voorhand dat ze met het resultaat van een volksraadpleging geen rekening zullen houden.

Maar de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem, de verbreding en sluiting van de Brusselse ring zijn minstens even belangrijk. Ook hier dragen alle Vlaamse regeringspartijen een loodzware verantwoordelijkheid.

De afbraak van het dorpje Doel is het meest pijnlijke voorbeeld van het dogmatisch betonbeleid van de Vlaamse regering. Huizen worden afgeslaan, betogers monddood gemaakt met dwangsommen, terwijl de economische zin van een nieuw Saeftinghedok zelfs niet bewezen is. In andere dossiers haalt het protest gelukkig wel de overhand : zo is de kans dat het Schipdonkkanaal er nog ooit komt, minimaal geworden.

In verschillende provincies woerden nieuwe noord-zuid-verbindingen voor het wegverkeer gerealiseerd : in Limburg, in de Kempen, in Oost-Vlaanderen. Terwijl Vlaanderen nu al kreunt onder een teveel aan vrachtwagens. Maar de Vlaamse regering doet voort en wil nu zelfs supertrucks laten rijden.

De prijs voor de meest absurde projecten gaat naar het plan voor een nieuwe mega shopping center annex mega rotonde en ontsluitingsweg in Boom aan de A12 nota bene, en de zuidelijke ontsluiting van Sint Truiden annex ontwikkeling van een regionale luchthaven te Brustem...

De regering Peeters heeft zwaar ingezet op investeringen in deze logistieke projecten. Als we kijken naar al het geld dat er naar toe stroomt, is dit de essentie van haar economisch herstelplan. Een historische vergissing, volgens de Groenen. Omdat dit soort van investeringen twee keer faalt. Nog los van de schade die ze aanrichten aan mens en milieu. Ze falen omdat ze de doorstroming van het verkeer niet zullen verbeteren. Er bestaat zoiets als de ijzeren wet van de congestie : nieuwe wegen trekken meer verkeer aan en slibben onmiddellijk weer dicht. Op die manier stort je miljarden in een bodemloze put. Grote infrastructuurprojecten falen ook als het gaat om het scheppen van economische meerwaarde. De ruimte die nodig is om containers te stapelen, kan veel beter gebruikt worden voor echt productieve activiteiten. Dat zeggen verschillende eminente economen samen met ons.

Ons alternatief : duurzame logistiek

Een duurzaam transportbeleid dient uit te gaan van de draagkracht van onze samenleving én economie :

- Er is een grens aan het aantal extra containers dat kan worden aangevoerd via onze zeehavens.
- Er is een grens aan de toename van het vrachtwagenverkeer op onze wegen.
- Er is een grens aan het ruimtebeslag.

We pleiten voor concrete maatregelen om het vrachtwagenverkeer te beperken, binnen de grenzen van het Europees vrij goederenverkeer. De maatregelen die de huidige regering nam t.a.v. vrachtwagens, hadden enkel de ambitie om de bestaande vrachtwagenstroom beter te geleiden. En zelfs hiervoor ontbrak dikwijls de politieke wil.

1.138. De overlast bestrijden. Groen! wil duidelijke regels voor vrachtwagens, zoals een veralgemeend inhaalverbod, een verbod op cruise control, een maximumsnelheid van 80 km/u op autostrades. We willen daarnaast een strikt toezicht op belading en het respecteren van rij- en rusttijden, waarbij ook de opdrachtgevers beboet worden. Groen! wil de overslag van goederen aan de rand van steden

aanmoedigen (bv. via een systeem van makkelijk overlaadbare en leverbare stadsboxen). Zwaar vrachtverkeer over de weg hoort niet thuis in centra of woongebieden. De gewestoverheid dient routes voor zwaar vrachtverkeer vast te leggen. Er zijn aparte GPS-systemen nodig voor vrachtwagens, die woonzones mijden. Gemeenten kunnen doorgaand vrachtverkeer weren en overeenkomsten sluiten met lokale leveranciers. We willen pilootprojecten opzetten met vervoer over water, met vrachttrams (zoals in Amsterdam) of met OLS (ondergrondse logistieke systemen) zoals buizenleidingen, rails of transportbanden. Op plaatsen waar vrachttrams geladen worden moeten wel zijsporen aanwezig zijn, zodat dit de normale tramdienst niet hindert.

- 1.139. De toestroom beperken. Maar dit alles zal maar werken, als men grenzen durft te stellen aan de aanzwellende stroom vrachtwagenverkeer zelf. Daarom stellen we ook nieuwe instrumenten voor:
- Een beperkte toewijzing van bedrijventerreinen bestemd voor logistieke functies per RUP. Groen! wil dat er ruimte is om te ondernemen, niet alleen om te stapelen.
  - Mobiliteitseffectrapporten die de bestaande overlast in kaart brengen en die als strikte voorwaarden genomen worden bij de invulling van nieuwe RUP's en het toekennen van nieuwe milieuvergunningen.
  - De snelle invoering samen met Nederland van de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens. De huidige Vlaamse regering heeft alleen het principe gesteld, maar de uitvoering voor zich heen geschoven. De volgende regering moet eindelijk de daad bij het woord voegen. Een dergelijke kilometerheffing dient voor ons meerdere criteria in rekening te brengen: het aantal gereden kilometers, het tijdstip en de plaats, de verzadigingsgraad van het wegvak waarop gereden werd, de emissies en het verbruik van de vrachtwagen. De opbrengst gaat naar milieuvriendelijke vervoerswijzen. Vandaar dat we spreken van een 'slimme' kilometerheffing.
- 1.140. Echt kiezen voor milieuvriendelijk vervoer. Hét alternatief is voor ons het stimuleren van milieuvriendelijker vervoerswijzen. Dit betekent dat ook de gewesten mee de kaart trekken van het vervoer per spoor. Andere alternatieven zijn zeeschepen die aan kustvaart doen ('short sea shipping'), binnenscheepvaart, maar ook buizenleidingen. Bedrijven worden best ontsloten via spoor of water. De verschillende vervoerswijzen worden optimaal op elkaar afgestemd (multimodaliteit). Dat is de kern van een duurzame logistiek.
- 1.141. In Vlaanderen worden jaarlijks ongeveer 25 miljoen ton producten per pijpleiding vervoerd en daardoor worden bijna 1 miljoen vrachtwagentransporten vermeden. Groen! steunt de vraag van de chemische industrie om te komen tot de oprichting van een Fonds voor Milieuvriendelijke infrastructuur (bv. multimodale terminals en pijpleidingen). Samen met Groen Links pleiten ervoor dat de mogelijkheden zouden onderzocht worden van een 'container moover' die de verschillende zeehavens in de Schelde-Rijn-delta verbindt.

#### *Geen wildgroei van het vliegverkeer*

Het vliegverkeer kent internationaal een exponentiële groei, nog veel meer dan het auto- en vrachtwagenverkeer. Voor een ongeremde expansie van luchthavens is geen plek. Dat geldt voor de luchthaven van Zaventem, maar evengoed voor kleinere regionale luchthavens (Wevelgem, Deurne, Oostende). Geluidsoverlast, maar ook luchtvervuiling (kerosine, fijne deeltjes) dienen begrensd te worden.

- 1.142. Groen! pleit voor een afbouw van nachtvluchten en voor een stop op de groei van dagvluchten. Korte vluchten (van minder dan 500 km) kunnen beter vervangen worden door snelle treinen. Een citytrip per vliegtuig zorgt volgens het Centrum voor Energiebesparing in Delft voor 6 keer meer uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere schadelijke stoffen dan dezelfde trip per trein. De opbrengst van een vliegtaks voor korte afstandsvluchten kan gebruikt worden om de tarieven van het openbaar vervoer laag te houden.

1.143. Groen! bestrijdt het groeiscenario voor de luchthaven van Zaventem. De Vlaamse Regering wil met haar START-plan tegen 2025 het aantal vervoerde passagiers én het aantal vrachtluchten in Zaventem verdubbelen. Daarnaast wil de regering de omgeving rondom de luchthaven omvormen tot een Flanders Airport Region, met de klemtoon op nieuwe luchthavengebonden bedrijvzones voor transport, distributie en logistiek (TDL). Men mikt op maar liefst 325 ha extra tegen 2025 in een straal van 5 kilometer rond de luchthaven. Om de toevloed aan extra wegverkeer van al die grootse logistieke ontwikkelingsplannen op te vangen wordt massaal geïnvesteerd in bijkomende wegcapaciteit, waaronder de noordelijke wegontsluiting naar de luchthaven en de megalomane verbreding van de Ring rond Brussel tussen St.-Stevens-Woluwe en Strombeek-Bever. Groen! durft als enige stellen dat er grenzen zijn aan de verdere expansie van de luchthaven. Alleen een volledige afbouw van de nachtluchten en een plafonnering van het aantal vluchtbewegingen overdag kan de omwonenden voldoende woon- en leefkwaliteit garanderen.

#### *De omslag naar duurzame havenontwikkeling*

Ook inzake havenbeleid hanteert de Vlaamse regering de stelregel ‘the sky is the limit’. Alle havens moeten groeien. Men mikt vooral op de aanvoer van steeds meer containers en op de toegankelijkheid van de havens voor steeds grotere containerschepen (vandaar projecten als de verruiming van de Westerschelde, de nieuwe sluis op het kanaal Gent-Terneuzen). Maar de toegevoegde waarde hiervan voor onze economie is beperkt. Het ongebreideld transporteren van goederen in alle windrichtingen om, dikwijls na een beperkte behandeling aan de andere kant van de wereld, terug te keren om hier verkocht te worden, is een achterhaald economisch model. Als de olieprijs terug stijgen, wordt deze keuze sowieso onhoudbaar. De gevolgen van dit model voor het milieu, ruimtebeslag en leefbaarheid zijn buiten verhouding. Het geplande Saeftinghedok bovenop het dorp Doel is het symbool van dit niets ontziende expansiebeleid.

De lijst van containerisatie- en uitbreidingsprojecten van de havenbedrijven is lang en leidt onvermijdelijk tot overcapaciteit. In Rotterdam wordt begonnen met de aanleg van de Tweede Maasvlakte (17 miljoen TEU), in Antwerpen wil men na het Deurganckdok nu ook het Saeftingedok (10 miljoen TEU) zo snel mogelijk aanleggen, in Zeebrugge worden aan het Albert II-dok nieuwe terminals opgericht (2 miljoen TEU) en in Vlissingen vindt inbreiding plaats via de Verbrugge Container Terminal (3 miljoen TEU), de FMT-terminal (800.000 TEU) en de Scaldia Container Terminal (1 miljoen TEU) en wordt gediscussieerd over havenuitbreiding via aanleg van de Westerschelde Container Terminal (2,7 miljoen TEU).

1.144. Groen! pleit daarentegen voor een duurzaam ontwikkelingsmodel voor onze havens. Ecologische parameters als ruimtebeslag, emissies, gebruik van innovatieve groene technologie bepalen de grenzen van de haven- en havengerelateerde industriële activiteiten bepalen. Als we de haven- en havengerelateerde industriële ontwikkelingen een economisch en ecologisch duurzaam karakter willen geven, kiezen we niet voor containerhavens en distributieregio's. De knowhowactiviteiten met toegevoegde waarde hebben als noden bereikbaarheid, energiebevoorrading, human resources, innovatie en kennis. Het concept van de bioport (ontwikkelingen in Gent en Terneuzen) kan hiervan een invulling zijn: energiebesparing door hergebruik van reststromen naar hernieuwd bruikbare grondstoffen en naar duurzame energiedragers.

1.145. Een duurzaam en innoverend havenbeleid kiest verder voor:

- Het zuinig omspringen met ruimte of in het jargon het verhogen van de ‘ruimteproductiviteit’. Volgens deskundigen is een ruimteproductiviteit van 35.000 TEU/ha voor nieuwe terminals mogelijk.
- Een kwaliteitsvolle inbreiding in plaats van uitbreiding.

- Meer aandacht voor productie dan enkel voor overslag. Een industriële haven zorgt voor beduidend meer arbeidsplaatsen dan een haven met belangrijke containeractiviteiten. In de haven van Gent (met slechts beginnende containeractiviteit) ligt de directe werkgelegenheid per hectare 80% hoger dan in Antwerpen (waar de helft van de trafiek bestaat uit containers).
- Een duurzame modal split (meer aan- en afvoer per spoor en via het binnenschip).
- Een betere samenwerking tussen de havens. In Vlaanderen en in de Hamburg-Le Havre-range, zodat een opbod aan investeringen in dokken en infrastructuur vermeden wordt en er geen concurrentie gebeurt ten koste van veiligheid of milieu.

1.146. Schone schepen – gezonde havens en havensteden. Ook scheepvaart zorgt voor heel wat luchtvervuiling. Het aandeel van de schepen in de vervuiling met bv. stikstofoxiden of zwaveldioxide wordt steeds groter. Vooral in havengebieden is dit een probleem. De Vlaamse en Nederlandse Groenen van de havensteden dringen aan op concrete maatregelen om de vervuiling te beperken:

- Gefaseerde verstrenging van normen voor de uitstoot van schepen, zoals ook gebeurde voor auto's en vrachtwagens.
- De invoering van milieuzones voor schepen in havens om luchtvervuiling in havensteden, maar ook in de havens zelf te verminderen.
- Keuze voor walstroom voor schepen die aanleggen in de havens. Deze stroom die van aan de wal geleverd wordt, is stukken minder vervuilend dan de stroom die de zwaar vervuilende scheidingsmotoren leveren.
- Steun voor innovatieve ontwikkelingen op het gebied van schonere motoren, onderhoud van motoren, schonere brandstoffen en gebruik van filters.
- Invoering van een "Green Award" om rederijen die kiezen voor properder schepen, aan te moedigen.
- Strikte controle op het begassen van vrachten.

## VERKEER VAN PERSONEN

### Auto nog steeds koning in Vlaanderen

Groen! wil echt werk maken van het STOP-principe (voorrang voor stappers, dan trappers, dan openbaar vervoer en dan pas de privéwage). Aan dit principe wordt veel lippendienst bewezen. In werkelijkheid wordt veeleer het omgekeerde POTS-principe toegepast. De privéwage komt eerst, dan het openbaar vervoer en dan pas trappers en stappers.

Als we naar de verdeling van vervoerskeuzen kijken, is er in het personenverkeer gelukkig een lichte verbetering merkbaar:

In 2006 was de modale verdeling van het personenvervoer:

- 88,7 % voor auto en moto (- 2,5% t.o.v. 1990)
- 4,0 % voor lijnbus en tram (+ 1,1% t.o.v. 1990)
- 7,3 % voor de trein (+ 1,4% t.o.v. 1990)

Ondanks de groei van het openbaar vervoer is er nog maar een beperkte modale verschuiving opgetreden. In 2006 bedroeg het totale aantal personenkilometers (privé en openbaar vervoer) 70,48 miljard, dit is 24 % hoger dan in 1990.

Aantal personenkilometers afgelegd in Vlaanderen

- Met de auto : 62 miljard kilometers in 2006 ( + 10 miljard t.o.v. 1990)



- Met de bus of autocar : 8,8 miljard kilometers ( + 2,4 miljard t.o.v. 1990)
- Met de trein : 5,6 miljard kilometers (+ 1,9 miljard t.o.v. 1990)

Duurzame mobiliteit is maar mogelijk als de plaats van de personenwagen in ons verkeer geherdefinieerd wordt. Dat is geen beleid tegen de wagen. Maar een beleid dat waar mogelijk naar alternatieven zoekt.

*Verminder je ecologische voetafdruk : ga te voet*

Naast het Vlaams Totaalplan Fiets willen we ook een Vlaams Totaalplan voetganger, met concrete acties om het stappen te stimuleren door het aangenamer en veiliger te maken.

1.147. Groen! wil voor de voetgangers onder andere:

- Meer financiële middelen voor voetgangersvoorzieningen, zodat gemeenten effectief kwalitatieve voetpaden kunnen aanleggen
- Uitbouw van voetgangersnetwerken op bovenlokaal niveau (kindlinten – trage wegen in het buitengebied)
- Wettelijk afdwingbaar maken van de kwaliteitsnormen van het Vlaams vademecum voetgangersvoorzieningen.
- De toegankelijkheid voor personen met een handicap is een belangrijk aandachtspunt, ook voor alle gebouwen met een publieke functie, zowel openbare als private (bv. handelsruimten). Op straat en in publieke toegankelijke gebouwen willen we dat alle voorzieningen zijn afgestemd op slechtzienden. We willen overal goede hellingen voor rolstoelgebruikers.
- De ruimtelijke ordening dient oog te hebben voor technische kwalitatieve comfortabele voetgangersvoorzieningen met een hoge beeldkwaliteit.
- Verlengde oversteektijden aan lichten en kruispunten. Invoering van voetgangerdetectiesystemen, zodat wachttijden voor voetgangers verkort kunnen worden.
- Financiële en fiscale stimuli voor de voetganger (bv. naast een fietsvergoeding ook een stappersvergoeding voor wie te voet naar het werk komt).
- Aandacht voor het voor- en natransport te voet bij het openbaar vervoer: degelijke wachtinfructuur, toegankelijke haltes en rijtuigen, ...
- Groen! wil dat de zwakke weggebruiker ook een centraal aandachtspunt wordt in onderzoek en onderwijs, dat de overheid zelf het goed voorbeeld geeft en de zwakke weggebruiker ook nauw bij het beleid betreft.
- Meer onderzoek naar de effecten van een hoger aandeel van verplaatsingen te voet en per fiets op het vlak van gezondheid, werkgelegenheid, mobiliteit, milieu en economie, ook met het oog op sensibilisatiecampagne.
- Een voorbeeldfunctie voor de overheid. Dat is goed voor het imago en maakt beleidsmakers ook bewust van de noden van de voetganger, de fietser en de gebruiker van het openbaar vervoer.
- Een actieplan 'trage wegen' om voetwegen die van oudsher open stonden voor wandelaars, te heroveren of te behouden.

*Fietsen = ecologisch én gezond*

Voor Groen is fietsen een volwaardige vervoerswijze. Voor de afstanden tot 7 km is het een (economisch) duurzaam en gezond alternatief voor de vele korte verplaatsingen met de auto of zelfs bus. In combinatie met het openbaar vervoer vormt de fiets ook voor de lange afstanden een uitstekend en duurzaam alternatief voor

veel autoverplaatsingen. Fietsbare afstanden zouden in de ruimtelijke planning een maatstaf kunnen worden (bv. voor de inrichting van bepaalde voorzieningen).

Fietsen is naast stappen de meest milieuvriendelijke verplaatsingswijze. En fietsen is goed voor de gezondheid: Vlamingen lijden aan chronische bewegingsarmoede, worden almaar dikker. Om fietsen te promoten willen we in de eerste plaats werk maken van de veiligheid van de fietser. Maar tegelijk is ook meer comfort voor de fietsers van groot belang.

We willen goed onderhouden fietspaden en een fietsnetwerk zonder gaten. Veel fietspaden lopen dood op de grens van een gemeente. Om het Totaalplan Fiets voor Vlaanderen te realiseren willen we nog honderden kilometers nieuwe fietspaden. Dat zijn voor ons de belangrijkste missing links in Vlaanderen. We willen het budget optrekken van jaarlijks € 60 naar 100 miljoen. Van het bovenlokaal utilitair fietsroutenetwerk is momenteel slechts 23% gerealiseerd. Aan het huidig investeringsritme blijven we nog 20 tot 30 jaar bezig om alleen nog maar het bovenlokale netwerk aan te leggen. Om dit mogelijk te maken willen we ook een betere bestuurlijke coördinatie, met binnen de administratie van de Vlaamse Gemeenschap een centraal gestuurde fietsdienst met minstens één vrijgestelde fietsambtenaar per provincie.

## Veiligheid

- 1.148. Fietsen moet overal veilig kunnen. Groen! wil langs alle gewestwegen in de mate van het mogelijke vrij liggende, van de rijbaan gescheiden fietspaden (minimale afstand 1 meter). Groen! wil ook de fietsinfrastructuur op jaagpaden en langs kanalen, rivieren en spoorwegen optimaliseren (verharding, bewegwijzering, aansluitingen, veilige over- en doorgangen, bomenrijen of hagen als beschutting tegen de wind). We willen een algemeen fietspadennetwerk, bruikbaar voor woon-werkverkeer.
- 1.149. De aanleg van fietspaden loopt in Vlaanderen dikwijls vertraging op doordat het aankoopcomité dat beslist over de vergoeding bij onteigeningen nog federaal zit. Dit comité is onderbemenst door een aanwervingstop. De dossiers blijven liggen. De hele onteigeningsprocedure inclusief het aankoopcomité kan best aan de gewesten overgedragen worden. Zodat gemeenten en gewest geen enkel excuus meer hebben.
- 1.150. Ook tijdens wegwerkzaamheden is er nood aan degelijke – tijdelijke – fietsinfrastructuur, met goede signalisatie
- 1.151. Het probleem van de dode- en blindehoekongevallen is spijtig genoeg nog lang niet opgelost. De meest recente cijfers over dodehoekongevallen, geven aan dat fietsers hier nog dikwijls het slachtoffer van zijn. Vrachtwagens die aan een kruispunt rechts afslaan en een fietser meeslepen, het is nog altijd een realiteit vandaag. Voor vrachtwagens is naast nieuwe dodehoeksysteem ('BLIS') ook de gesloten zijafscherming (zijplaten tussen de wielen) een must, om te voorkomen dat fietsers bij een ongeval onder de wielen van een vrachtwagen terecht komen.
- 1.152. Een andere mogelijkheid om dodehoekongevallen te voorkomen, is dat gewesten en gemeenten kruispunten zo inrichten dat ze veilig zijn voor fietsers en andere zachte weggebruikers. Door de verkeerstromen van zwakke en sterke weggebruikers te scheiden in ruimte en tijd (door aparte opstelstroken voor fietsers voor de auto's bv. of door drie seconden eerder groen te geven voor fietsers). Federaal kan door een wijziging van de wegcode een veilige inrichting van kruispunten ondersteund worden. In een aantal Nederlandse steden wordt gewerkt met het systeem van 'vier richtingen groen'. Alle autoverkeer staat dan stil terwijl voetgangers en fietsers de ruimte krijgen om het kruispunt



rechtdoor of diagonaal over te steken. Ook wachttijdtellers aan verkeerslichten kunnen zorgen voor minder overtredingen.

1.153. Groen! pleit voor voorrang voor fietsers op fietsoversteekplaatsen binnen de bebouwde kom. En ook buiten de centra, mits de oversteken voor fietsers voldoende beveiligd en gesignaliseerd zijn. Groen! is ook voorstander van een nieuw verkeersbord voor fietsstraten waar fietsers steeds voorrang hebben op auto's. Dit kan op smallere wegen die onderdeel uitmaken van een fietsroutenetwerk. Als er een goede handhaving is. Want fietsers mogen nooit gebruikt worden als verkeersremmers. En waarom kunnen verkeerslichten voor fietsers niet lager, op een zichtbaarder hoogte geplaatst worden?

1.154. Groen! pleit voor voldoende ruimte voor fietsen met aanhangwagentjes en extra voorzieningen voor rolstoelfietsen.

1.155. En ook de fietsen zelf moeten zo veilig mogelijk worden. Alleen 100% veilige fietsen zouden op de markt mogen komen.

Maar we kijken nog verder :

1.156. We willen fietshoofdwegen in centra, naar het model van de Nederlandse gemeente Houten. De hoofdwegen in het centrum zijn er voor het fietsverkeer, het autoverkeer wordt omgeleid.

1.157. We pleiten voor een netwerk van fietsstraten binnen de bebouwde kom waar fietsers voorrang hebben op auto's

1.158. Aansluitend streven we naar de realisatie van echte fietssnelwegen buiten de bebouwde kommen. Dat kan door de omvorming van functionele en recreatieve fietsroutes tot fietssnelwegen.

1.159. Als er geen fietspaden hoeven te zijn (bv. in autoluwe stedelijke centra) waarbij voorkeur gegeven wordt voor gemengd gebruik van de weg), moet de weg ook fietsvriendelijk ingericht worden.

Comfort

1.160. Je kan fietsen om te trainen, te sporten, omdat je wil afzien. Maar als je dagelijks naar school of je werk fietst, dan heb je recht op het hoogste comfort. De duurzaamste vervoerswijze verdient het hoogste comfort en de kortste weg. Daarvoor is afstemming nodig met de wegbeheerders (meestal de gemeente of het gewest). Groen! wil de kwaliteitsnormen, opgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen, verplicht maken.

1.161. Groen! steunt de vraag van de Fietsersbond om voor de aanleg van fietspaden waar mogelijk (waterdoorlatend) asfalt te gebruiken. Elk fietspad moet voldoen aan een door een meetfiets controleerbare kwaliteit.

1.162. Groen! wil betere en beschutte fietsstallingen in alle kernen, woonwijken en winkelgebieden. Groen! wil dat de Vlaamse overheid hierin een wetgevende en coördinerende rol speelt, bv. door een aantal fietsstallingen verplicht te stellen bij het afleveren van bouwvergunningen voor kantoorgebouwen, flatgebouwen en sociale woonwijken.

1.163. Bewoners hebben het recht om een autoparkeerplaats voor hun deur om te zetten in een fietsenstalling.



- 1.164. Het gewest kan gemeenten helpen om te investeren in een netwerk van stallingen met leenfietsen en fietsherstelpunten. Via sociale tewerkstelling kan hier een hele nieuwe lokale economie rond fietsmobiliteit opgezet worden.
- 1.165. Groen! pleit voor het ter beschikking stellen van een fietsrouteplanner om bestaande fietspaden en trage wegen maximaal te laten gebruiken.
- 1.166. Alle diensten van wegbeheer moeten beschikken over materieel om fietspaden te vegen (bladeren, sneeuw, vuil, glas,...). Alleen met het juiste materiaal kan resultaatgericht worden onderhouden. Bij sneeuw helpt enkel vegen. Strooien heeft nauwelijks effect op fietspaden.
- 1.167. Je moet met de fiets vlot op het openbaar vervoer kunnen. De NMBS, de Lijn en de MIVB zijn nog altijd te weinig ambitieus wat fietsstallingen betreft. Groen! gaat voor een inhaaloperatie voor nieuwe ruime overdekte stallingen aan haltes van openbaar vervoer. Voor ons is dit belangrijker dan de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen voor auto's. Aan alle grotere stations wil Groen! fietsverhuur- en herstelpunten ('fietspunten'), waar reizigers goedkoop een fiets kunnen huren. Het model van de Nederlandse OV-fietsen moet ook in ons land omgezet worden. Gewest en gemeenten kunnen hier rond samenwerken met de vervoersmaatschappijen. Stations en transferia kunnen de belangrijkste knooppunten worden in een ruimer netwerk van leenfietsen.
- 1.168. De werknemers van De Lijn krijgen nog steeds geen fietsvergoeding. Het is evident dat de Vlaamse overheid er alles aan moet doen om dit snel te realiseren.
- 1.169. Er is een efficiënte fietsregistratiedatabank nodig om een echt antidiefstalbeleid te voeren. Maar dan is het nodig dat op het terrein ook gecontroleerd wordt of fietsen niet gestolen zijn. En ook voor het comfort van de fietser kan de wegcode aangepast worden: bv. om fietsers de kans te geven rechtsaf door rood licht te rijden. Het aangeven van fietsongevallen kan stukken eenvoudiger.
- 1.170. Om fietsen op langere afstanden voor meer mensen toegankelijk te maken, steunen we ook technische hulpmiddelen: pedelecs (fietsen met trapondersteuning), elektrische fietsen en driewielers, én windtunnels.

### *Vlaanderen op nieuwe sporen*

Er is de laatste jaren geïnvesteerd in de Lijn en in de MIVB. In de steden zijn enkele metrolijnen verlengd. In het buitengebied werd ingezet op basismobiliteit. Maar het aandeel van de autoverplaatsingen zakt nauwelijks. Bussen worden geleidelijk uitgerust met filters, maar blijven vervuilen. De Lijn hamert al jaren op het belang van een goede doorstroming, maar de reistijd van bussen en trams verlaagt niet. En de samenwerking tussen de NMBS (de treinen) en de gewestelijke vervoersmaatschappijen (bussen en trams) blijft zeer moeizaam.

De laatste jaren werden voortdurend beloftes gedaan. Om de haverklap kondigde de minister nieuwe plannen en nieuwe verbindingen aan. Er was het Masterplan met tramverlengingen voor de stad Antwerpen, de bussen in het kader van het Brabant Brussel Net en het Gewestelijk Expressnetwerk (GEN) voor Brussel, het Spartacusplan voor Limburg, het Pegasusplan voor de Vlaamse Ruit en ten slotte het Neptunusplan voor de kuststreek. En daarbovenop werden nog nieuwe ideetjes voor tramverbindingen gelanceerd. In de meerjarenbegroting van de Vlaamse regering is voor al dit fraais echter onvoldoende geld voorzien. Meer zelfs de kosten die de voorbije jaren gedaan werden via PPS (publiek-private samenwerking of zgn. alternatieve financiering) komen in feite neer op eens zo vele vormen van debudgettering, waarvoor we nog jaren de beschikbaarheidsvergoedingen zullen moeten afbetalen.

Wij willen de stap zetten van aankondigingbeleid naar realisaties: transparante beslissingen op basis van transparante budgetten. Dat kan alleen als we duidelijke keuzes durven/kunnen maken: minder geld voor de auto, meer geld voor openbaar vervoer. In de voorbije Vlaamse regering was hiervoor onvoldoende samenhang en eensgezindheid.

De toekomstvisie van Groen! Een aantrekkelijk aanbod: wie wil er nu nog met de auto?

- 1.171. Openbaar vervoer moet flitsend en trendy worden, slim en schoon, comfortabel en veilig. In de grote steden willen we centra en hoofdstraten waar enkel trams rijden en geen auto's. Dienstregelingen worden afgeschaft. Alle trams rijden op het metroprincipe (max. om de 5 minuten een aansluiting). Bussen worden in de kernen vervangen door trams of – voor korte trajecten – door people movers (automatische busjes bv. op monorails of rolbanden).
- 1.172. De geplande tramprojecten in Antwerpen en Gent moeten prioritair gerealiseerd worden. In Antwerpen de verbindingen met de eerste gordel (Boechout, Kontich, Ekeren, Wijnegem, Wommelgem) en lightrailverbindingen tot de tweede gordel. In Gent de uitbreiding richting Zwijnaarde, maar ook de vertramming van bestaande buslijnen (de lijnen 70-78 en lijn 3). In middelgrote steden (Leuven, Mechelen, ...) willen we het openbaar vervoer enten op bovengrondse tram- of trolleywegen. We willen een grootschalig investeringsprogramma in lightrailverbindingen. Voor ons is dat het alternatief voor de weginvesteringen van deze Vlaamse regering. Regiotram/trein-netten die aansluiten op het spoor, kunnen onze voorsteden bedienen en het aantal autoverplaatsingen echt drukken. Zo bv. een lightrailverbinding van Hasselt richting Maastricht. Voor lange afstanden zet je treinen in, voor korte afstanden bussen of stadstrams. Voor de afstanden tussenin kun je kiezen voor nieuwe voertuigtypen (light trains) die op bestaande treinsporen of nieuwe sporen kunnen rijden en zo zorgen voor hoogwaardige lightrailverbindingen die een hogere frequentie bieden, die makkelijker afremmen en optrekken en ook minder vervuiling uitstoten dan stoptreinen. Op korte termijn kunnen ook de snelbusbanen op autostrades een belangrijke rol blijven spelen. Groen! pleit voor een nieuw samenwerkingsmodel tussen de Lijn, de MIVB en de NMBS voor de uitbating van lokale treinen en de integratie van trams, bussen en treinen. Ook in het Brussels gewest moet een samenwerkingsverband tussen de verschillende vervoersmaatschappijen (De Lijn, MIVB, TEC en NMBS) borg staan voor een kwalitatief en geïntegreerd aanbod in en rond Brussel en Brabant.
- 1.173. Op veel trage of landelijke lijnen blijven bussen de beste keuze. Maar ook hier willen we naar meer comfort en betere milieuprestaties. Een zitplaats op een bus moet eerder regel dan uitzondering zijn. De doortocht van bussen mag de leefbaarheid van buurten niet schaden. Binnen tien jaar mogen er alleen nog hybride bussen rondrijden in Vlaanderen, als overstap naar 100% 'zero emissie'-voertuigen. Waar mogelijk worden er kleinere elektrische bussen ingezet (buurtbussen en belbussen).
- 1.174. De dienstverlening van veel bussen stopt abrupt aan de landsgrenzen. Dat is niet meer van deze tijd. Het grensoverschrijdend vervoer moet verder uitgebouwd worden.
- 1.175. De Lijn kan en moet een grotere rol spelen in het woon-werkverkeer.
- Betere ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen.
  - Inplanting van nieuwe bedrijventerreinen koppelen aan een goede ontsluiting met het openbaar vervoer.
  - Aanleg voetpaden en aparte busbanen voor een betere bereikbaarheid van bedrijven met het openbaar vervoer.
  - Verhoging van het aanbod op drukke pendeltrajecten.



- Een instapabonnement voor nieuwe werknemers: nieuwe werknemers krijgen gratis een tijdelijk abonnement om kennis te maken met het aanbod aan openbaar vervoer.
- 1.176. Groen! wil ook het laatavond- en nachtvervoer uitbouwen. Het bestaande aanbod volstaat vaak niet voor wie 's avonds werkt, een avondopleiding volgt of een culturele activiteit wil bijwonen, ... Vooral in de weekends kan een uitgebreid en zeker aanbod een belangrijke bijdrage zijn om het aantal weekendongevallen met de wagen te verminderen. In en rond grote steden willen we dat de gewone diensten nog later rijden. En daarbovenop willen we het nachtaanbod uitbreiden. In Brussel zijn er al 17 nachtlijnen. In Leuven zijn het er 10, in Antwerpen 9, in Gent 6, in Oostende 5. Maar een dienstverlening de klok rond is er nog niet (in Leuven tot 2u, in Oostende tot 2u30, in Brussel tot 3u, in Antwerpen tot 3u30, in Gent tot 4u45). De taxi kan een aanvullende rol spelen. Groen! vindt dat op vrijdag en zaterdagavonden in alle grotere steden tot 2u. een gewone dienstverlening kan aangeboden worden. De nachtdienst zou tot 5u. moeten lopen. Ook op weekdays is een minimale dienstverlening 's avonds laat nodig.
- 1.177. Betere doorstroming.
- Een betere doorstroming is een topprioriteit. Jaarlijks gaan miljoenen euro's overheidsgeld verloren door bussen en trams die zich vastrijden in het verkeer. Openbaar vervoer wordt pas echt aantrekkelijk als de reistijd kan wedijveren met die van het privévervoer.
  - We willen dat er meer werk gemaakt wordt van actieve verkeerslichtenbeïnvloeding, waarbij onmiddellijk (zonder wachttijd) voorrang wordt gegeven aan bussen of trams (zoals in Keulen of Maastricht).
  - We willen een maximale wachttijd voor trams en bus op eigen bedding aan verkeerslichten reglementair vastleggen.
  - Uitstulpende bushaltes (= de bus houdt halt op de rijweg) in plaats van haltehavens en bussen die terug moeten invoegen.
  - (Werkende) ticketautomaten aan alle haltes.
- 1.178. Comfortabel en toegankelijk openbaar vervoer. Groen! wil niet alleen meer en sneller openbaar vervoer, Groen! wil ook het comfort voor de reiziger verhogen. Dat kan door:
- Groen! wil nieuwe comfortabele tramstellen. De oudste trams in Antwerpen zijn inmiddels meer dan 48 jaar oud, de tramvloot is er gemiddeld 30 jaar oud. In Gent zijn de oudste trams meer dan 37 jaar oud. Deze voertuigen zijn onvoldoende toegankelijk voor kindervagens, rolstoelen, bagage, fietsen. Om de capaciteit te verhogen kan op de stamlijnen beter gekozen worden voor nog langere tramstellen. Er zijn al stellen met 9 geledingen en 400 comfortabele plaatsen op de markt (de Hermelijn heeft 5 geledingen en 250 plaatsen).
  - Voldoende en voldoende brede zitplaatsen.
  - Versnelde verbetering van de toegankelijkheid van haltes, perrons, verkoop- en onthaalinfrastructuur en rijtuigen. We willen vertegenwoordigers van de gebruikers, inzonderheid personen met een handicap en senioren, actief betrekken bij het toegankelijkheidsbeleid. Ze kunnen advies geven en kunnen knelpunten signaleren. Zeker de premetrostations in Antwerpen moeten zo snel mogelijk toegankelijk gemaakt worden.
  - Comfortabele en bereikbare wachtaccommodatie.
  - Het gewone openbaar vervoer dient voor iedereen maximaal toegankelijk te zijn. In principe moeten rolstoelgebruikers mee kunnen, zonder dat ze op voorhand een afspraak moeten maken.
  - Groen! vindt dat de gemeenten en de Vlaamse overheid de mindermobielencentrales actief moet ondersteunen. De 220 mindermobielencentrales in Vlaanderen vervoeren mensen die nood hebben aan persoonlijke ondersteuning, geen gebruik kunnen maken van het gewone openbaar vervoer, maar die financieel niet in staat zijn om een taxi te nemen. Groen! wil een decretale erkenning van de

mindermobielencentrales, waardoor een subsidiëring en het statuut van de vrijwillige chauffeurs officieel kunnen geregeld worden. Groen! vraagt ook dat het Vlaams gewest voor 50% zou tussenkomen in de kilometervergoeding voor de vrijwillige chauffeurs.

- Een regelgeving met kwaliteitseisen en prijzen voor niet-dringend ziekenvervoer (zowel voor liggend, zittend als rolwagenvervoer).
- Schone en reclamevrije voertuigen.
- Een actieplan ‘sociale veiligheid tegen agressie op trein, tram en bus’. We willen permanente conducteurs (kaartjesknippers) op drukke lijnen in plaats van toevallige lijnspotters.
- Opvoering van de gebruiksvriendelijkheid van de website van de Lijn, zowel voor bus- als treinverkeer. Het reizigersinformatiesysteem en de integratie van de verschillende vormen van openbaar vervoer werkt onvoldoende.
- Meer integratie van toegangs- en ticketingsystemen (zoals voor het Sportpaleis in Antwerpen)
- Eén gemeenschappelijk infopunt voor duidelijke en correcte informatie over reismogelijkheden en tarieven (naar het model van het Nederlandse OV-reisinfo).

1.179. Goedkoop openbaar vervoer, met extra aantrekkelijke tarieven voor de trouwe reiziger. Groen! wil goedkoop openbaar vervoer, zodat trein, tram en bus voor iedereen betaalbaar zijn en de tarieven aantrekkelijker zijn dan de kostprijs van een autoverplaatsing over dezelfde afstand. Groen! wil in de eerste plaats de trouwe klant belonen. We willen bij de Lijn de invoering bepleiten van een overdraagbaar milieuabonnement: overdraagbaar binnen het gezin, of zelfs ruimer. School- of werk- abonnementen kunnen gezinsabonnementen worden in het weekend, zodat je in het weekend niet alleen met de kleinsten maar met het hele gezin op stap kunt. We pleiten ook voor gratis tram- of buskaartjes op Park & Rides in de rand van de stad. We willen zoveel mogelijk automobilisten verleiden om hun auto achter te laten in de rand. Maar dan moet er ook service geboden worden, bv. informatie, pakjesdiensten, ... Groen! geeft de voorkeur aan een eenduidige tariefpolitiek. Goedkope tariefformules zijn voor alle reizigers binnen een bepaalde doelgroep beschikbaar en gelijklopend. Groen! wil niet dat mensen meer moeten betalen voor hun ticket, enkel omdat ze in de ‘verkeerde gemeente’ wonen. Het voorbeeld van de tariefintegratie in Brussel kan ook in andere steden gevolgd worden. Voor alle grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden wordt gewerkt met een tariefverbond. Zo kan de eerste aanzet gegeven worden tot voorstedelijke netten in Antwerpen en Gent (één ticketje waarmee je op bus, tram én trein kunt).

1.180. Groen! wil geen liberalisering van het openbaar vervoer omdat dit de openbare dienstverlening in het gedrang brengt. De overheid moet de bevoegdheid in handen houden over het basisaanbod en de tariefstructuur.

1.181. De spoorwegen blijven federale materie. De gewesten zijn evenwel betrokken bij de besluitvorming en hebben een inbreng in het NMBS-beheerscontract. Gewesten kunnen initiatieven nemen voor de aanleg van spoorinfrastructuur. Zij kunnen ook de exploitatie van lokale lijnen of stations mee financieren (bv. lightrailverbindingen – heropening van plaatselijke stations). De federale overheid en de gewesten sluiten hiertoe een samenwerkingsakkoord over het beheer en de financiering van de NMBS.

#### *Kiezen voor autoluwe steden en autovrije kernen*

In veel steden in Europa heeft men de voorbije jaren de keuze gemaakt voor autovrije centra. Soms uit commerciële of toeristische overwegingen. Maar op veel plaatsen ook vanuit een bewuste keuze voor een duurzame mobiliteit en stadsontwikkeling. Het bekendste voorbeeld is dat van het autovrije centrum en de autovrije woonwijken in de Duitse stad Freiburg.

Het autoluw maken van grotere delen van steden of centra en het inrichten van grote aaneengesloten voetgangerszones biedt tal van onschatbare voordelen:

- Het verhogen van de leefbaarheid. De straat is er in de eerste plaats voor de bewoners, pas in tweede orde voor het verkeer. We willen de straat terug opeisen voor wie er woont. Bewoners in een autoluwe straat kunnen rustiger wonen met minder verkeerslawaaï. Ze kunnen zich (samen met hun kinderen) veiliger en rustiger verplaatsen. Voorwaarde is wel dat er voldoende aangepaste garanties komen voor de toegankelijkheid voor bewoners en prijsafspraken met parkeergarages zodat bewoners hun auto betaalbaar (en waarom niet gratis) kunnen stallen in (ondergrondse, eventueel zelfs volautomatische) buurtparkeergarages.
- Veiligheid. Meer verkeer betekent meer ongelukken – als grotere delen van de stad autoluw zijn, kunnen kinderen veiliger naar school (via kindlinten) – in plaats van aparte zone 30-eilandjes voor elke schoolpoort, kan dan werk gemaakt worden van echt veilige schoolroutes en een speelweefselstructuur.
- Verbetering van de luchtkwaliteit. Een deels autovrije binnenstad zal bewoners opnieuw de mogelijkheid geven ramen open te zetten. Het geeft de centra zuurstof in plaats van fijn stof, het geeft kinderen ademruimte in plaats van ademhalingsproblemen.
- Goed voor handelaars en horeca. De autoluwe centra worden voor bewoners en bezoekers, voor winkelaars en wandelaars een betere plek om te vertoeven dan saaie verkavelingwijken of megashoppingcentra buiten de stad.
- Beter voor jong en voor oud. Een stad met minder auto's is een stad waar veel straten en pleinen teruggegeven worden aan de mensen, vooral de kinderen en de ouderen zouden hier van genieten. Kinderen krijgen meer speelhoeken, ouderen meer zitbanken.
- Comfort voor voetgangers en fietsers. Minder auto's in de stad betekent dat er ruim baan komt voor voetgangers en fietsers.
- Vrije doortocht voor het openbaar vervoer. Trams en bussen rijden zich nog dikwijls vast in het verkeer of worden gehinderd door foutparkeerders. In een autoluwe stad worden trams en bussen de hoofdverkeersstroom. Een gestage doorstroom maar aan een voor voetgangers en fietsers veilige snelheid, kan permanent verzekerd worden.
- Ten slotte is het verhogen van de bereikbaarheid voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers en het terugdringen van de autofiles in de binnenstad een concrete bijdrage aan een lokaal klimaatbeleid.

1.182. Stappen op weg naar meer autoluwe centra en wijken kunnen gezet worden door:

- Het inrichten van meerdere autoloze (zon)dagen per jaar om zo het draagvlak geleidelijk te vergroten.
- Meer flexibiliteit bij de organisatie van speelstraten.
- Het uitbouwen van grote zone 30-gebieden die ook kwalitatief ingericht worden zodat ze echt veilig zijn voor de zwakkere weggebruiker. Zone 30-straten die te sober zijn ingericht, zijn bv. ongeschikt als speelruimte voor kinderen. Veel automobilisten houden zich niet aan de maximumsnelheid van 30 km/u. Een zone 30-straat moet als dusdanig aangekleed worden (niet alleen bij het binnenrijden van de zone 30, maar over de hele zone). Door straatprofiel, brede trottoirs, fysieke snelheidsremmers, straatmeubilair, speeltoestellen, ruimtelijke indeling, enz.
- Groen wil nog een stap verder zetten. Zone 30 is goed, maar voor kinderen is het niet goed genoeg. Bij botsingen tussen auto's en voetgangers hebben bij 30 km/u toch nog 5 à 10% van de aanrijdingen een dodelijke afloop. Dat risico ligt dus nog altijd veel te hoog. Groen! pleit voor de omvorming van zone 30 straten naar woonerven. Woonerven verdienen een comeback. Op voorwaarde dat ook hier werk gemaakt wordt van een inrichting die echt afgestemd is op verblijfsfuncties zoals spelen. Woonerven kunnen opgewaardeerd worden tot echte speelruimten (met geparkeerde auto's in 'gebundelde parkings' of buurtparkings). Als dit kan in vakantieparken, waarom dan niet in woonwijken?

### *Anders omgaan met de auto*

Groen! wil een verstandiger gebruik van de auto stimuleren. Veel mensen hebben een auto nodig voor hun sociaal leven of voor hun werk. Maar mensen gaan meer en meer bewust om met hun wagen. Dat is in hun eigen belang. Door autoverplaatsingen uit te sparen of gewoon door rustiger te rijden op de baan, spaar je tegelijk voor je portemonnee en voor het milieu.

#### 1.183. Durven sturen, ook fiscaal.

- De belastingen op de wagen willen we herzien. We willen de belastingsdruk niet verhogen, wel verschuiven en eerlijker spreiden. Zodat we met zijn allen schoner, maar ook minder gaan rijden.
- Wie met een kleinere of propere wagen rijdt en wie minder rijdt, betaalt minder. Wie met een grote wagen met veel vermogen rijdt die meer vervuult, of wie veel kilometers rijdt, betaalt meer. Dat is niet meer dan eerlijk.
- Bij de aankoop van een wagen willen we een ecobonus geven aan wie een wagen koopt die beduidend minder vervuult dan zijn vorige wagen. De vervuilingsgraad meten we met de door de VITO ontwikkelde ecoscore (een maat voor de uitstoot van CO<sub>2</sub>, maar ook voor fijn stof en geluidshinder). Als je een nieuwe wagen koopt krijg je een bonus als je wagen duidelijk beter scoort op vlak van milieu dan het gemiddelde. Als je nieuwe wagen meer of vervuult dan je vorige of als je eerste wagen beduidend slechter scoort op vlak van milieu dan de doorsnee wagen, betaal je een malus. Dit systeem bestaat al in Het Waals gewest. Vlaanderen blijft achter. Wat we zelf doen, doen we niet altijd beter.
- We willen dat de komende legislatuur de slimme kilometerheffing een feit wordt. De bestaande BIV (belasting op de inverkeersstelling) en VB (verkeersbelasting) worden afgeschaft en vervangen door een heffing waarbij je betaalt per kilometer. Maar dan op een 'slimme manier'. Je betaalt dan bv. minder als je op rustige wegen, buiten stedelijke centra of buiten de spits rijdt en als je wagen minder verbruikt en minder vervuult. Sluiproutes door bewoonde centra worden ontraden. Dit systeem willen we in stappen invoeren. Daarbij willen we beginnen met vrachtwagens, zodat we aansluiten bij de evoluties zoals die in andere landen al bezig zijn (bv. de "LKW-Maut" in Duitsland). Groen! pleit voor de invoering van een slimme kilometerheffing in fasen samen met Nederland, of beter nog in Benelux-verband. In Nederland is het hele project al lang gelanceerd. Het wordt dringend tijd dat we echt mee inpikken.

1.184. Naar een schoner wagenpark, overgangsmaatregelen. Groene auto's die het milieu niets kosten, bestaan niet. In ons land sterven gemiddeld meer mensen vroegtijdig door de luchtvervuiling veroorzaakt door het verkeer, dan rechtstreeks in verkeersongevallen. En met enkele marginale ingrepen zoals de bestaande (federale) CO<sub>2</sub>-korting maak je het wagenpark niet echt schoner. Groen! wil structurele maatregelen die echt effect hebben. We vragen de herinvoering van premies voor de installatie van LPG-tanks in benzine-wagens en we willen voldoende middelen voor het uitkeren van zo goed als kostendekkende premies voor de uitrusting van nieuwe en oude dieselwagens en vrachtwagens met roetfilters. Daarvoor moet de regering met voldoende middelen over de brug komen. € 4 miljoen is echt te weinig (in Nederland gaat het om meer dan € 60 miljoen en heb je recht op een premie voor een personenwagen van € 600). Als we erin slagen tegen 2012 10% van ons benzine-wagenpark om te schakelen naar LPG en 90% van alle dieselwagens uit te rusten met een roetfilter, dan zal de kwaliteit van onze lucht echt beter worden. Groen! vraagt niet meer dan dat we onze internationale verbintenissen en de Europese normen zouden respecteren. Omdat die regelgeving er gekomen is vanuit de zorg voor onze gezondheid. Maar onze regering gaat liever in Europa lobbyen om die gezondheidsnormen af te zwakken.

- 1.185. Carpoolen en autodelen uitbouwen. Carpoolen wil zeggen dat een chauffeur afspreekt om meerdere mensen te laten meerijden (systeem Taxistop). Zo wordt autosolisme vermeden (één persoon in één wagen). Bij autodelen maken meerdere personen om beurten gebruik van een of meerdere (gezamenlijke) wagens. Dit kan zowel door de autodelers zelf geregeld zijn, als door een organisatie zoals Cambio of Autopia. De meeste autobezitters gebruiken hun auto te weinig in verhouding tot de tijd en de kosten die ze erin investeren. Niet-autobezitters zijn dan weer verplicht om zich voor elke verplaatsing uit de slag te trekken met het openbaar vervoer, de fiets of te voet te verplaatsen. Door een auto te delen, vermijd je zowel de nadelen van het individuele autobezit als van het autoloos zijn. De beste vorm van carpoolen is natuurlijk reizen met het openbaar vervoer. Maar in veel gevallen ben je toch aangewezen op een wagen. Dan is samen rijden of een deelauto nemen, een goede oplossing. Groen! wil een structureel beleid om het aantal carpoolers en autodelers de komende jaren substantieel te laten toenemen. We willen dat de Vlaamse regering een concreet streefdoel vastlegt. Groen! steunt de doelstelling van Taxistop: 100.000 carpoolers extra de komende vijf jaar of 10% carpoolers tegen 2015. Tegelijk willen we ook een doelstelling voor autodelen: bv. 1 op 10 verplaatsingen gebeurt in 2020 met een deelauto. Daartoe is eerst en vooral een mentaliteitsverandering nodig (positieve campagnes in de media). Groen! wil dat gemeenten carpoolen en autodelen actief promoten en ondersteunen (voldoende standplaatsen aanbieden en die ook echt vrij houden) en dat de vaste kosten van autodelen fiscaal aftrekbaar worden voor mensen die geen auto bezitten. Carpoolers en autodelers kunnen voor ons aanspraak maken op een hogere woon-werkvergoeding. Bedrijven die een hogere vergoeding toekennen, kunnen die fiscaal voor 150% in mindering brengen. Nog beter is autodelen voor woon-werk, maar ook voor werkverplaatsingen te stimuleren via mobiliteitsbudgetten (*zie verder*). Via infrastructuraanpassingen kan meer samen rijden gestimuleerd en autosolisme ontraden worden, bv. via gereserveerde wegstroken. Bij de invoering van een slimme kilometerheffing (*zie verder*) kan het aantal inzittenden mee verrekend worden. Aan alle open afrittencomplexen van autosnelwegen waar dit mogelijk is zou er een carpoolparking moeten komen. Ook langs de nationale wegen, waar heel vaak congestie ontstaat zouden er best carpool- of transitparkings komen. Deze parkings moeten een directe aansluiting kunnen bieden op het openbaar vervoer. Het samenbrengen van carpoolers of autodelers (via bv. het Smartpool-systeem) van Taxistop, wordt door de overheid ondersteund. Op die manier worden ook nieuwe vormen van car pooling mogelijk (eventpool, schoolpool, ...). Ook laagdrempelige systemen kunnen gepromoot worden (bv. een sticker op je wagen die aangeeft dat je graag passagiers wilt meenemen).
- 1.186. De toekomst : rijden op groene stroom. Door de sterk verbeterde batterijtechnologie (lithium-ionen batterijen), biedt de elektrische aandrijving steeds betere perspectieven om het autopark te vergroenen. De actieradius van 100% elektrische wagens blijft voorlopig beperkt. Kleine elektrische stadswagens ('zero emissie'-wagens) kennen in het buitenland steeds meer succes. Gezien 80% van alle autoverplaatsingen binnen een straal van 20 km gebeurt, zijn zij de ideale aanvulling op fiets of openbaar vervoer binnen stedelijke gebieden. Zij voldoen ook aan de strengste criteria voor milieuzones in steden. Voor doorsnee wagens die ook voor langere afstanden gebruikt worden, bieden hybride 'plug in'-modellen een goede oplossing. Dat zijn auto's die elektrisch worden aangedreven, maar die nog altijd over een verbrandingsmotor (of een brandstofcel) beschikken om de batterij tijdens het rijden op te laden. Een actieradius van 1000 km per tank- of beter per laadbeurt is intussen realistisch. De Groenen steunen elektrische wagens op voorwaarde dat de extra stroom die daarvoor nodig is groene stroom is. Concreet zal het vooral gaan om stroom van windturbines. Elektrische wagens laten bollen op nucleaire stroom is voor ons geen optie. De ontwikkeling van een (hybride) elektrisch voertuigenpark kan perfect samengaan met de verdere uitbouw van de capaciteit aan windenergie. Elektrowagens kunnen ingezet worden om overtollige windstroom die niet op het net kan, tijdelijk op te slaan en bij tekorten terug af terug af te geven (V2G- of 'vehicle to grid'-technologie). Het park aan elektrovoertuigen kan zo dienst doen als stroomregelaar. Als de elektrovoertuigen doorgaans 's nachts worden opgeladen, zorgen ze mee voor een evenwichtige spreiding van het verbruik van groene stroom. Elektrische wagens bieden grote voordelen voor het milieu. Ze stoten geen schadelijke stoffen uit en hebben geen lawaaierige motoren. De CO<sub>2</sub>-

uitstoot van elektrische wagens die rijden op stroom opgewekt met een kolencentrale, is vergelijkbaar met de CO<sub>2</sub>-uitstoot van dezelfde wagen op benzine of diesel. Elektrische wagens op groene stroom stoten in principe geen CO<sub>2</sub> uit. Door het wegvallen van de accijnzen op benzine of diesel is rijden op elektriciteit in theorie veel goedkoper. De Groenen willen fors investeren in de verdere ontwikkeling van 'plug in'-hybrides en elektrische voertuigen, in vernieuwende stroomopslagtechnieken, in een netwerk van gewone oplaadstations en snelladers op basis van hernieuwbare energie. Ons streefdoel is dat er in 2020 minstens een half miljoen 'plug in'-hybrides rondrijden in Vlaanderen. Eenzelfde evolutie zien we voor motorrijwielen en bussen. Maar dan wel op voorwaarde dat de omschakeling naar een elektrisch voertuigenpark gekoppeld wordt aan de uitbouw van groene energie om deze wagens van groene stroom te voorzien. Het aanbod aan groene energie kan juist ontwikkeld worden met de bedoeling om toenemende percentages voertuigen op groene stroom te laten rijden.

- 1.187. Andere mogelijkheden: aardgas, waterstof of gecombineerde lucht. Daarnaast dienen ook andere pistes verder verkend te worden, bv. de opslag van energie in waterstof en de inzet van brandstofcellen. Mogelijk kunnen waterstof en elektriciteit in de toekomst complementair ingezet worden als energieopslag en/of als energiedrager<sup>24</sup>. De productie van waterstof op zee (aan windmoleneilanden of algenplantages) zorgt voor andere transmissiemogelijkheden maar ook andere kosten. Bestaande pijpleidingen kunnen gebruikt worden voor het transport van waterstof gemengd met aardgas. Dergelijke mengsels (Hydrothane<sup>25</sup>) kunnen de overstap helpen maken naar een meer veralgemeende inzet van waterstof. Onderzoek naar brandstofcellen (VITO) en waterstofverbrandingsmotoren (UG) wordt verder ondersteund. Ook onderzoek naar wagens op aardgas of wagens die rijden op gecombineerde lucht willen we verder ondersteunen. Zo lang het niet duidelijk is welke technologie echt de beste troeven heeft, kan de overheid best kiezen voor diversificatie. Ook op langere termijn is het mogelijk dat verschillende groene technologieën naast elkaar zullen bloeien.
- 1.188. Groen! kiest voor duurzame 'bio'. Groen! wil een geïntegreerd beleid rond nieuwe groene brandstoffen. Waarbij alle ecologische, maar ook sociale voor- en nadelen bekeken worden. Op basis van een dergelijke integrale afweging heeft Groen! vragen bij het zonder meer promoten van biobrandstoffen (bv. de biodiesel, bio-ethanol of ook biogas) als motorbrandstoffen. Zeker als de grondstoffen daarvoor geteeld worden in derde wereld landen ten koste van het regenwoud en soms zelfs door inzet van slavenarbeid. Groen! wil dat alle biobrandstoffen beantwoorden aan internationaal vastgelegde duurzaamheidscriteria. De inzet van biobrandstoffen als bijmengsel in gewone benzine of diesel, is weinig efficiënt. Biomassa die voldoet aan duurzaamheidscriteria kan beter ingezet worden bij warmteopwekking en stroomproductie.
- 1.189. Groene vloten. De omschakeling naar milieuvriendelijker brandstoffen kan gebeuren doordat de overheid mee investeert in groene vloten, bv. via overheidsbestekken. Ook voor firma- en leasingwagens kunnen groene vloten gestimuleerd worden. Groen! wil naar Nederlands voorbeeld, bedrijven en leasefirma's die kiezen voor minder autokilometers en kleinere en milieuvriendelijker modellen ook fiscaal ondersteunen. We zijn ook voor een modulering van alle aftrekkosten (dus zeker ook de aankoopkost) van bedrijfswagens op basis van milieucriteria (niet alleen CO<sub>2</sub>).
- 1.190. Steeds meer Belgen rijden met een firmawagen. Dit is een bedenkelijke evolutie. Door een firmawagen ter beschikking te stellen stimuleert de werkgever het gebruik van de wagen voor de woon-werkverplaatsing. En om tot een trendbreuk te komen in de richting van een duurzamer mobiliteit moet het overwicht van de auto in de woon-werkverplaatsingen (nu zowat 70%) juist teruggedrongen worden.

<sup>24</sup> VIWTA, Waterstof, motor van de toekomst, 2008

<sup>25</sup> [www.hydrothane.be](http://www.hydrothane.be)



Maar ook verplaatsingen tijdens het werk kunnen fors gedrukt worden. In feite wordt op deze wijze ook een deel loon gegeven waarmee men niet solidair is met de sociale zekerheid.

Groen! wil bedrijven aanzetten om hun werknemers te stimuleren om te kiezen voor andere verplaatsingswijzen. Dat kan door de bedrijfswagen te vervangen door een mobiliteitsbudget. Het mobiliteitsbudget kan toegekend worden via een elektronische mobiliteitskaart: een kaart met een (gratis) basistegoed, die je dan verder kunt opladen om van extra mobiliteitsdiensten gebruik te maken. Via deze kaart worden volgende voordelen en diensten aangeboden: Kaart te gebruiken op trein, tram en bus (cf. OV-chipkaart in Nederland)/ Kaart te gebruiken voor het ontlenen van een leenfiets/ Kaart te gebruiken voor het gebruiken van een deelwagen. De overheid (gewest – gemeenten – openbare besturen) kan het voorbeeld geven. Mensen die hun auto weg doen, krijgen zo'n kaart.

1.191. Bedrijfsvervoerplannen. Groen! wil dat alle bedrijven een eigen bedrijfsvervoerplan opmaken zowel voor professionele als voor woon-werkverplaatsingen. In Brussel is dit al gebeurd voor alle grotere bedrijven. In ruil kan de (regionale) overheid bedrijven stimuli toekennen voor de duurzame keuzes die ze in het kader van deze plannen maken. Groen! wil in de eerste plaats meer en comfortabeler collectief bedrijfsvervoer steunen en mensen steunen die niet (alleen) met de eigen wagen, maar via het openbaar vervoer of car pooling naar hun werk gaan.

1.192. Slimme auto's en slimme wegen. Schoon en slim gaan samen. Slimme auto's kunnen een belangrijke winst inhouden voor het milieu. 'In car telematica' kan helpen om zuiniger en milieubewuster te rijden (eco-driving) en kan zorgen voor meer veiligheid, zowel voor de inzittenden als voor de zwakke weggebruikers buiten de wagen. Vrachtwagens en auto's kunnen automatisch afstand houden, op hun rijvak blijven, botsingen voorkomen, enz. Via cruise control en ISA (intelligente snelheidsaanpassing) kan een gelijkmatige snelheid aangehouden worden (zodat minder vervuild wordt) en kunnen snelheidslimieten beter afgedwongen worden. Busjes of auto's kunnen zelfs computergestuurd worden of kunnen zich zelf besturen. In Morgantown (VS) wordt een buslijn al bediend door chauffeurloze busjes en er wordt gewerkt aan ULtra-busjes (ultra light transport) die zouden verschijnen op afroep. Te vrezen valt echter dat deze "personal rapid transit systems" voorlopig vooral elitaire toepassingen zullen vinden (bv. in luchthavens). Nog ambitieuzer zijn de projecten rond geautomatiseerde autosnelwegen (automated highway systems) of geautomatiseerde rijstroken waar slimme wagens zich in colonnes zouden schakelen en voor lange afstanden zich zelf zouden besturen. De aanpassing van wegen met gemagnetiseerde stalen strips vergt wel extra uitgaven. De inzet van ICT om verkeersstromen te informeren, te controleren of te leiden, biedt nieuwe mogelijkheden voor veiligheid en milieu, maar roept ook nieuwe vragen op bijv. i.v.m. aansprakelijkheid of de toename van electrosmog. De Groenen willen ten gronde de discussie voeren over de vraag of we eerder moeten investeren in meer en modern openbaar vervoer of in beter geleid of zelfs geautomatiseerd privévervoer. Of in een goede mix van beide. Een interessante piste is om geautomatiseerde rijstroken voor te behouden of enkel gratis ter beschikking te stellen voor vormen van meer gemeenschappelijk privévervoer (bv. deelauto's).

## DUURZAAM VEILIG VERKEER

### Verkeersveiligheid: terug meer ambitie nodig

In 2007 vielen er 527 doden in het verkeer in Vlaanderen, dat is gemiddeld nog altijd tien doden per week. De doelstelling van een halvering van het aantal slachtoffers is maar voor 2/3<sup>de</sup> gehaald. De daling van het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen is zelfs stil gevallen. In 2007 vielen er 42.643 verkeersslachtoffers, dat is

meer dan de drie voorgaande jaren. In Brussel vielen er in 2007 31 verkeersdoden, een toename t.o.v. 2006 en 2005.

In het Vlaams gewest tellen we 86 dodelijke slachtoffers per miljoen inwoners (in België 100). Dat is meer dan het Europees gemiddelde en nog altijd bijna het dubbele van de 45 verkeersdoden per miljoen inwoners in Nederland.

Het aantal doden en gewonden door verkeersongevallen moet niet alleen gehalveerd worden tegen 2010. Dat zijn nog altijd meer dan 250 en meer dan 20.000 letselgevallen per jaar. Naar het voorbeeld van Zweden en Nederland ("zero vision"), moeten we streven naar nul slachtoffers in het verkeer door een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid. Naar het model van bedrijven kan aan de gemeentegrenzen aangegeven worden hoeveel verkeersslachtoffers er het laatste jaar nog vielen.

In het verkeerssysteem vandaag worden mensen permanent overvraagd. Er worden regels opgesteld, straten aangelegd, wagens gemaakt die het uiterste vergen van de zelfcontrole en reactievaardigheid van alle verkeersdeelnemers. Maar mensen maken nu eenmaal fouten. Het verkeerssysteem moet daarmee rekening houden. En daarbij ook uitdrukkelijk de kaart trekken van zwakke én zachte weggebruikers. Dat kan als we tegelijk werk maken van betere handhaving (controles), het veiliger maken van wegen én het veiliger maken van de wagens zelf.

Veel beloofde maatregelen blijven hangen. Groen! wil een nieuwe impuls geven inzake verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

#### 1.193. Ten aanzien van de weggebruikers zelf: veralgemeende controles.

- Groen! steunt het streven naar een logischer verkeerswet, maar wil geen uitholling. De bescherming van zwakke weggebruikers moet centraal blijven staan. Parkeren op voetpaden of fietspaden is voor ons ook een ernstig misdrijf omdat zwakke weggebruikers in gevaar gebracht worden. Groen! wil in principe 30 km/u in woonzones en enkel op doorgaande wegen 50 km/u. 70 km/u voor wegen buiten de bebouwde kom zou best de algemene regel worden en in de wegcode worden ingeschreven. Als het gewest ter zake bevoegd wordt, kan dit snel wet worden.
- Groen! is voor een eerlijk handhavingsbeleid: geloofwaardige en oplopende boetes horen daarbij. Maar we geloven vooral in het vergroten van de pakkans en een snellere opvolging van overtredingen. Het aankondigen van controles via de media ('vallende sterren') is in een 'zero visie'-beleid niet meer wenselijk. Controle is de regel, niet de uitzondering. Dit houdt een veralgemeende controle in, met inzet van nieuwe technieken zoals digitale camera's en trajectbewaking.
- Er is nood aan een gedifferentieerde inning van verkeersboetes in functie van de aard van de overtreding (de ingevoerde nieuwe categorisering van overtredingen), de verkeersmodus (een fiets is geen auto), het vermogen van het voertuig (aantal PK of optrekkracht wagen) en de financiële draagkracht van de overtreder. Via een centraal bureau kunnen de pv's voor snelheidsovertredingen, snel verwerkt, verstuurd en geïnd worden. Zo worden de politiediensten en parketten ontlast.
- Het rijbewijs mag niet als een verworven recht beschouwd worden, maar geldt als een rijcontract, dat bij zware en/of herhaalde verkeersovertredingen voor korte of langere tijd of zelfs definitief kan worden ingetrokken. De invoering van een rijbewijs met punten, is het logisch sluitstuk van een betere handhaving. De wet werd 15 jaar geleden gestemd, maar blijft sindsdien dode letter. Een rijbewijs met punten werkt perfect in Frankrijk, dat kan ook bij ons. Beginnende (maar ook meer ervaren) chauffeurs kunnen ook leren om zuiniger en milieuvriendelijker te rijden. Automobilisten die zo'n bijkomende opleiding volgen, willen we belonen.

- Motorrijders zijn een risicogroep en willen we extra beschermen. Bv. door een verlaagde BTW voor veiligheidskledij voor motorrijders ook buiten het woon-werkverkeer en door een fiscale aftrek te voorzien voor rijopleidingen.

#### 1.194. Ten aanzien van de voertuigen.

- Alle wagens zouden moeten voldoen aan de Europese crashtests waarbij zowel de veiligheid van inzittenden als van zwakke weggebruikers buiten het voertuig, verzekerd dient te zijn. Wagentypes zoals bv. terreinwagens met 'bull bar' die zwakke weggebruikers veel zwaarder kunnen verwonden, willen we weren.
- Technologische snufjes in auto's (de zogenaamde 'in car telematica') moeten in de eerste plaats afgestemd worden op de veiligheid van chauffeurs én van de zwakke weggebruikers. Groen! wil dat het experiment met intelligente snelheidsaanpassing van Gent, ook in andere steden en streken uitgetest wordt en zo snel mogelijk veralgemeend wordt.

#### 1.195. Ten aanzien van de wegeninfrastructuur.

- Veilige wegen, kruispunten, fietspaden en fietssluisen, brede voetpaden, vluchtheuvels, afgeschermd voetgangerszones, gescheiden fietspaden, veilige vangrails. Ten onrechte wordt de inrichting van de weg soms als een minder belangrijke factor voorgesteld. Wegen moeten zo ingericht zijn dat geanticipeerd wordt op mogelijke fouten van weggebruikers. En dat bij ongevallen de letsels zo licht mogelijk zijn. Dat is bv. van groot belang voor motorrijders die nu de grootste risicogroep zijn geworden in het verkeer. Fysieke rijbaanscheiding zou de regel moeten worden. Net als fietssluisen aan kruispunten en veilige oversteken voor fietsers aan rotondes. Wegen worden best 'vergevingsgezind' aangelegd. Als er dan toch een fout gemaakt wordt, zijn de gevolgen minder ernstig. Zo kunnen wegen beveiligd worden met kabelscheidingen of kreukelpalen die meegeven in plaats van harde of scherpe vangrails of palen waarop voertuigen zich te pletter rijden. Dat alles vergt extra investeringen in het veilig maken van gewest- en van lokale wegen.
- Daartoe is een duidelijk leesbaar vademecum 'veilige autowegen' nodig. De bedoeling is om te voorkomen dat menselijke fouten, vergissingen of onwetendheid leiden tot ernstige ongevallen. Om dat te bereiken is preventief handelen nodig. Dus niet wachten tot er slachtoffers vallen en daarna pas de situatie verbeteren. Verkeersveiligheidsaudits na ongevallen, maar ook preventie zijn een belangrijk instrument daartoe.
- Bij hoge snelheden wordt snel en traag verkeer best gescheiden, bij lagere snelheden kan het gemengd worden, mits de snelheid door de inrichting van de weg zelf teruggebracht wordt tot 30 km/u. De 30 km/u-gebieden worden 'zelfhandhavend' ingericht, zodat te hard rijden in schoolomgevingen of woongebieden door de inrichting onaantrekkelijk of zelfs onmogelijk wordt gemaakt. Want uit recent onderzoek blijkt dat er in zones 30 nog altijd te snel gereden wordt. Waar mogelijk zetten we nog een stap verder, naar woonerven.
- In winkel- en woonstraten worden opnieuw meer zebrapaden ingevoerd zonder verkeerslichten. De wachttijd aan deze lichten valt immers doorgaans te lang uit. In dit soort straten dienen de auto's zich aan te passen aan de voetgangers en niet omgekeerd. Wachttijden aan voetgangerslichten mogen 30, max. 45 seconden bedragen. Een nieuw voorstel is dat van de inrichting van fietsstraten waar de snelheid wordt afgestemd op die van fietsers en automobilisten zich aanpassen aan de fietsers.
- Gevaarlijke wegen buiten de bebouwde kom kunnen ook structureel aangepakt worden, door het instellen van inhaalverboden, desnoods over kilometers, of zelfs door het fysiek scheiden van de beide rijrichtingen. Kruispunten dienen zo ingericht te worden dat conflicten tussen sterke weggebruikers (vrachtwagens, auto's) en zwakke weggebruikers (fietsers, voetgangers) zoveel mogelijk vermeden worden. De vervanging van kruispunten met lichten door ronde punten kan ook een belangrijke bijdrage bieden tot meer veiligheid, mits voldoende aandacht voor de fietsers.
- Een veilige bewegwijzering bij wegenwerken is ook een prioriteit.